

Цепочки добавленной стоимости в региональной интеграции Восточной и Юго-Восточной Азии

УДК: 339.924; ББК:65.5; Jel:F15
DOI: 10.24412/2072-8042-2024-9-77-89

Станислав Васильевич НОЗДРЕВ,
кандидат экономических наук,
ИМЭМО им. Е. М. Примакова РАН
(117997 Москва, Россия, Профсоюзная ул.23),
старший научный сотрудник,
email: nozdrev-s-v@imemo.ru

Аннотация

Региональная интеграция в Тихоокеанской Азии заметно ускорилась с середины 2000-х годов, временно замедлившись в пандемию COVID-19. Заметную роль в этом процессе играют цепочки добавленной стоимости (ЦДС), которые выступают в качестве стимулятора производственных и торговых связей в регионе. Глобальные цепочки добавленной стоимости (ГЦДС), с одной стороны, позволили азиатским странам форсировать развитие новой модели международной торговли, основанной на высокой конкурентоспособности, а с другой, ограничивали их развитием отраслей, определяемых международными транснациональными компаниями. Будущее цепочек добавленной стоимости в международной торговле, вероятно, будет отражать направленность азиатских стран на развитие торговли товарами и услугами с более высокой стоимостью, с растущим акцентом на технологически емкую продукцию. Дальнейшая интеграция стран региона, как свидетельствует Индекс торговой взаимодополняемости, могла бы формировать большие возможности для повышения эффективности, производительности и конкурентоспособности на региональных и мировых рынках. В этих условиях ГЦДС постепенно переформируются и частично теряют свой глобальный характер, и возрастает значение мегарегиональных цепочек добавленной стоимости.

Ключевые слова: Тихоокеанская Азия, региональная интеграция, нетарифные барьеры, цепочки добавленной стоимости, ЦДС, глобальные цепочки добавленной стоимости, ГЦДС, региональные цепочки добавленной стоимости, РЦДС, мегарегиональные соглашения

Regional Integration and Value Chains in East and Southeast Asia

Stanislav Vasilievich NOZDREV,
Candidate of Sciences in Economics, IMEMO im. E. M. Primakov RAS
(117997 Moscow, Russia, Profsoyuznaya st. 23), Senior Researcher,
email: nozdrev-s-v@imemo.ru



Abstract

Regional integration in Pacific Asia has accelerated markedly since the mid-2000s, slowing temporarily during the COVID-19 pandemic. A significant role in this process is played by value added chains (VAC), which act as a stimulator of production and trade relations in the region. Global value chains (GVCs), on the one hand, allowed Asian countries to accelerate the development of a new model of international trade based on high competitiveness, and on the other, limited them to the development of industries determined by international transnational companies. The future of international trade value chains is likely to reflect Asian countries' focus on developing trade in higher value goods and services, with a growing emphasis on technology-intensive products. Further integration of countries in the region, as evidenced by the Trade Complementarity Index, could create greater opportunities to improve efficiency, productivity and competitiveness in regional and global markets. Under these conditions, GVCs are gradually reformatted and partially lose their global character, and the importance of mega-regional value chains increases.

Keywords: Pacific Asia, regional integration, non-tariff barriers, value chains, VAC, global value chains, GVC, regional value chains, RVC, mega-regional agreements

Становление и расширение цепочек стоимости является одной из сторон процесса интернационализации, обеспечивая производство и перемещение товаров промежуточного спроса между компаниями в разных странах. В настоящее время около 70% обмена мировой торговли связано с глобальными цепочками добавленной стоимости (ГЦДС), поскольку сырье, услуги, детали и компоненты пересекают границы и становятся частью общей производственной и торговой сети. В частности, с ростом значения развивающихся экономик на мировой арене, получает дальнейшее развитие интернационализация малых и средних предприятий этих стран. Экспорт предполагает сложное взаимодействие между различными отечественными и зарубежными поставщиками, общее направление которого определяется торговой политикой государств. В конечном итоге, торговля между компаниями основывается на стратегических решениях об инвестировании, аутсорсинге и маркетинге, исходя из геоэкономической ситуации, наличия материалов по конкурентоспособной цене и качеству и профессиональному уровню рабочей силы. [1,89-90].

Являясь важным фактором, влияющим на развитие мировой торговли и экономики, цепочки добавленной стоимости обеспечивают возможность использовать природные, трудовые и производственные ресурсы на выгодных условиях для обмена товарами и услугами и создания эффективного производства. Важную роль в этом играет развитие информационных и транспортных технологий, которые позволяют компаниям размещать свои производственные мощности в разных странах, что способствует интернационализации мирового производства товаров и услуг. В основном, с одной стороны международные цепочки создания стоимо-

сти разделены на глобальные цепочки добавленной стоимости (ГЦДС), в которые вовлечено множество внерегиональных стран-партнеров и, с другой, на торговлю с участием только региональных производственных партнеров, что является региональными цепочками создания стоимости (РЦДС).

Различия в отраслевой структуре стран-участниц ЦДС оказывают большое воздействие на торговые потоки, приводит к дальнейшей дифференциации экономики и построению торгово-политической системы взаимодействия. Наибольшее влияние торговые соглашения, включающие ЦДС, оказывают на производственный сектор, за ним следует сельское хозяйство, а затем сфера услуг. Торговые соглашения имеют тенденцию стимулировать торговлю товарами промежуточного спроса в большей степени, чем готовыми изделиями. Происходит сдвиг в сторону увеличения доли промежуточной продукции в общем объеме экспорта.

Для Тихоокеанской Азии характерен высокий уровень внутрирегиональной торговли товарами промежуточного спроса и значительна доля межрегионального экспорта готовых товаров в производственном секторе. Формирование цепочек добавленной стоимости в странах Восточной и Юго-Восточной Азии по сравнению с цепочками в других регионах мира имеет свои особенности и специфику. Их формирование происходит интенсивно и по сей день, поддерживаемое низкими издержками, причем они связаны перекрестными соглашениями со странами других регионов. [7, 118-120]

Международное разделение труда, основанное на ЦДС, определило лидирующие позиции Тихоокеанской Азии в международной торговле. Расширение ЦДС создало дополнительные возможности для стран региона, позволило им проводить активную экспортную политику и обеспечить специализацию каждой из этих стран, наладить выпуск машиностроения. При этом большая часть региональных ресурсов распределяется через региональные центры торговли, которые получили название *Factory Asia*.

Региональный характер ЦДС связан с оценкой производственных и торговых издержек. Страны закупают промежуточные продукты из относительно близлежащих стран, чтобы минимизировать логистические издержки, в первую очередь на транспорт и связь.

В последнее десятилетие в Восточной и Юго-Восточной Азии усилилась тенденция к формированию и развитию ЦДС внутри региона. Страны с более высоким уровнем дохода в большей степени специализируются на окончательной сборке, маркетинге и дизайне, в то время как страны со средним и низким уровнем дохода выполняют менее квалифицированные функции. ЦДС, ранее сосредоточенные в нескольких странах региона, в современный период стали привлекать большее количество стран-участниц. Появляется больше региональных цепочек добавленной стоимости вместо глобальных.



Процесс региональной интеграции в Азии заметно ускорился с середины 2000-х годов, хотя он происходил по-разному в субрегионах. Наиболее ощутимый прогресс наблюдается в технологических отраслях, что определяется принятием многими экономиками политики цифровизации экономики, особенно в период коронавируса (COVID-19). После 2019 года интеграция в торговле и инвестициях в регионе стала протекать разнонаправленно; в то время как Южная Азия активно развивала связи с другими субрегионами в Юго-Восточной Азии, Восточной Азии и Центральной Азии внутрисубрегиональная интеграция росла быстрее, чем межсубрегиональная интеграция.

В условиях глобальных потрясений, вызванных растущим протекционизмом и мировой фрагментацией, Тихоокеанская Азия ориентируется на регулятивную и инфраструктурную связуемость торговли и инвестиций в регионе, что может укрепить экономическую устойчивость и снизить риски уязвимости цепочек добавленной стоимости.

Многочисленные риски, резкое сокращение внешнего спроса и появление признаков глобальной фрагментации в период и после Covid-19 наложили временные ограничения на возможности Тихоокеанской Азии быстро расширять свою внешнеэкономическую деятельность. После восстановления мирового спроса в 2021-2022 г. многие страны региона замедлили свое развитие и в 2023 г. стоимостной объем торговли снизился на 7,3%, а затем застой сохранился вследствие дальнейшего ужесточения денежно-кредитной политики в качестве антиинфляционных мер в западных странах, геополитического напряжения и сильных изменений в сфере электроники, которые усилили разнонаправленность торговли в тихоокеанском регионе.[4,3-8]

В то время как в КНР и Гонконге (Китай) происходило снижение торгового оборота, в экономиках Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Японии и Республики Корея обозначился рост торговли. В этих условиях страны Восточной и Юго-Восточной Азии стремятся восстановить темпы ее роста путем создания более свободных торговых режимов, развивая сотрудничество как внутри, так и за пределами региона. Расширение географии торговли и диверсификация экспортируемой и импортируемой продукции повышает устойчивость экономики к локальным кризисам, а также внутрирегиональным и межрегиональным перебоям в поставках, обеспечивая большую гибкость в поиске сырья и промежуточных товаров.

Участие стран Азии в цепочках добавленной стоимости во многом определяет развитие региона. Характерно, что оно постепенно происходит под влиянием переориентации с глобальных на региональные цепочки добавленной стоимости. Распространение пандемии оказало большое влияние на глобальные цепочки, в которых в Азии наблюдался большой спад активности (-5,8%), что более чем в остальном мире. Но затем, в 2022 г. по мере восстановления мировой экономики активность ГЦДС выросла сильнее в Азии (10,7%), чем в остальном мире (7,7%).

Обратные связи, учитывая место региона как сборщика в цепочке поставок, особенно в средне- и высокотехнологичных секторах, опережали их прямые связи. Вместе с тем, поскольку обратные связи в Азии менее диверсифицированы, чем в других регионах (а уровень диверсификации упал после пандемии), существует риск того, что любой сбой в восходящих цепочках поставок может препятствовать производству и устойчивости ГЦДС. И наоборот, после пандемии прямые связи РЦДС в Азии диверсифицировались.

В последнее время интеграция Азии в ЦДС стала более региональной, особенно в сфере прямых связей. С другой стороны, в регионе мало признаков перешоринга.[7,123] Существует ограниченное число свидетельств увеличения закупок промежуточных продуктов внутри страны или увеличения доли внутренней добавленной стоимости, обслуживающей внутренний спрос.

В Юго-Восточной Азии выделяется экономический блок АСЕАН, который создавая единый внутренний рынок и производственную базу, добился заметных результатов в региональной интеграции. На долю АСЕАН приходится 3,2% мирового валового внутреннего продукта и 8,5% населения, а его среднегодовой рост за 2000-2023 гг. составил более 5,2%. Страны АСЕАН демонстрируют экономический рост, заметно превышающий рост других регионов. Экономическое развитие АТР во многом определяет основные направления, так и динамику эволюции региональной экономики в целом.

В современный период перед странами АСЕАН все острее становится проблема значительного повышения эффективности и производительности путем внутрирегионального раздела продукции, более свободного движения товаров и услуг, квалифицированной рабочей силы и капитала. В этой связи становление ЦДС обеспечивает углубление внутрирегиональной торгово-экономической интеграции, включающей производственные сети как стран АСЕАН, так и Китая, Японии и Южной Кореи.

Экономическому развитию и интеграции, расширению участия в ЦДС способствовала политика открытой международной торговли и инвестиций. Экспорт товаров вырос более чем втрое с 0,8 трлн долл. в 2000 году до 3,6 трлн долл. в 2023 году, стал более диверсифицированным, с большей долей обрабатывающей промышленности, охватывающий трудоемкие и отрасли высоких переделов, требующие НИОКР. В эту группу входят такие отрасли, как электроника в Малайзии и Вьетнаме, автозапчасти и пищевые продукты в Таиланде, продукты питания и одежда на Филиппинах, биофармацевтические препараты, машины и оборудование в Сингапуре, продукты нефтехимии в Индонезии.[10]

Важным фактором становления и расширения производственной и торговой сети, а, следовательно, и ЦДС являлись прямые иностранные инвестиции, общая сумма которых выросла более чем в десять раз с 21,9 млрд долларов до 209 миллиардов долларов за период 2000-2022 гг. В качестве доли притока ПИИ в азиатский регион на страны АСЕАН приходится 30,6%. Развитие экономических связей



АСЕАН с Восточной Азией обеспечило увеличение инвестиционных потоков, которые выросли с 20% до 27%¹.

Интегрируя свой производственный сектор в региональные производственные сети с центром в КНР, АСЕАН вносит существенные изменения в динамику структуры производства и торговли продукцией и услугами. КНР является ведущим торговым партнером АСЕАН, на долю которого приходится около 20% общего объема торговли, в то время как торговля товарами АСЕАН с Восточной Азией занимает около 40% ее общей стоимости.

В современный период АСЕАН выдвинулся в один из крупных региональных центров ЦДС и стал занимать ведущее место в области автомобилестроения и электроники. В современный период Таиланд производит около 2 млн единиц продукции и экспортирует половину этого количества более чем в 100 стран [11]. Для дальнейшего увеличения конкурентоспособности страны в автомобильной промышленности Таиланд запустил в 2007 году свою программу Eco Car, которая предоставила налоговые льготы автопроизводителям, производящим малогабаритные экономичные экоавтомобили. Индонезия, Вьетнам и Малайзия также являются крупными экспортерами автомобильных запчастей, особенно в соседние страны.

Наряду с этим регион становится крупным центром производства электротехники и электроники. В 2022 году АСЕАН становится одним из ведущих региональных блоков, экспортирующих продукцию электронной промышленности, на долю которого пришлось 15-20% общего объема мирового экспорта. Основными экспортерами в этой сфере являются Вьетнам, Сингапур, Малайзия, Таиланд. В то же время, поскольку эти страны тесно связаны с другими государствами технологическими цепочками, они не могут расширить номенклатуру и количество выпускаемых изделий, поскольку специализация на определенной группе товаров в торговле с КНР, Японией и Южной Кореей сдерживает увеличение доли производимой продукции.

В регионе значительно расширяется потребительский спрос со стороны домохозяйств, что создает необходимую основу для увеличения внутрирегионального экспорта товаров и услуг. Доля в торговле между странами АСЕАН значительно выше, чем ее аналог в торговле услугами, хотя и эта сфера потребления становится все более значимым объектом экспорта.

Рассматривая степень участия стран АСЕАН в ГЦДС и РЦДС эксперты определяют следующие различия. Уровень участия измеряется долей контента с добавленной стоимостью, реализуемой через границу, которая используется для дальнейшей переработки в валовом экспорте. Разница между ГЦДС и РЦДС определяется географической границей трансграничной торговли добавленной стоимостью. В частности, если корпус автомобильного аккумулятора экспортируется в Европу, где после окончательной доработки устанавливается на автомобили, экспорт получит отражение в рамках участия страны в ГЦДС. Но если

корпус транспортируется в Малайзию для дальнейшей доработки и установки, таиландский экспорт будет в рамках РЦДС. РЦДС может быть реализуема и включать другие азиатские страны за пределами АСЕАН. В частности, если корпуса будут экспортироваться в Японию для дальнейшей доработки, экспорт будет частью РЦДС: АСЕАН-Япония.

Рассматривая степень участия стран АСЕАН в ГЦДС и РЦДС, которая определяется долей добавленной стоимости экспорта товаров, вывозимых для дальнейшей переработки за границей, следует отметить, что если в 2008 г. коэффициент участия в ГЦДС достиг своего пика (82,6%), то затем происходили разнонаправленные колебания, в результате которых в 2022 г. он оказался на уровне 78,2%. Оценивая участие региональных цепочек, необходимо оценивать и глобальную торговлю товарами промежуточного спроса, и экспорт, поставки по которому завершаются непосредственно внутри АСЕАН. Валовое участие РЦДС составит долю экспорта стран внутрорегиональных цепочек в валовом внутрорегиональном экспорте АСЕАН, исключая все страны, не входящие в это экономическое объединение.

В настоящее время на совокупную долю участия ГЦДС приходится около трех четвертей валового экспорта АСЕАН. В то же время РЦДС с завершением экспортных поставок в организации находятся на уровне 25% экспорта АСЕАН.

Таблица 1

Индекс торговой взаимодополняемости между странами АСЕАН

| 2013 г. | | | | | | |
|------------------|-----------------|-----------|----------|----------|---------|-----------|
| Страна-экспортер | Страна-импортер | | | | | |
| | Вьетнам | Индонезия | Малайзия | Сингапур | Таиланд | Филиппины |
| Вьетнам | - | 0,38 | 0,36 | 0,34 | 0,38 | 0,37 |
| Индонезия | 0,31 | - | 0,36 | 0,31 | 0,37 | 0,31 |
| Малайзия | 0,50 | 0,48 | - | 0,48 | 0,49 | 0,59 |
| Сингапур | 0,48 | 0,53 | 0,63 | - | 0,43 | 0,48 |
| Таиланд | 0,51 | 0,51 | 0,53 | 0,44 | - | 0,47 |
| Филиппины | 0,36 | 0,34 | 0,53 | 0,48 | 0,41 | - |
| 2021 г. | | | | | | |
| Страна-экспортер | Страна-импортер | | | | | |
| | Вьетнам | Индонезия | Малайзия | Сингапур | Таиланд | Филиппины |
| Вьетнам | - | 0,45 | 0,62 | 0,58 | 0,53 | 0,58 |
| Индонезия | 0,41 | - | 0,53 | 0,44 | 0,66 | 0,49 |
| Малайзия | 0,73 | 0,50 | - | 0,76 | 0,68 | 0,72 |
| Сингапур | 0,67 | 0,57 | 0,72 | - | 0,58 | 0,69 |
| Таиланд | 0,61 | 0,64 | 0,63 | 0,58 | - | 0,63 |
| Филиппины | 0,64 | 0,45 | 0,63 | 0,65 | 0,53 | - |

Источник: Association of Southeast Asian Nations Economic Integration: Addressing Challenges and Embracing Opportunities - Park - Asian Economic Policy Review - Wiley Online Library <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/aep.12462>



Более глубокая региональная торговая интеграция, основанная на взаимодополняемости торговли, могла бы обеспечить новые возможности для повышения экономической эффективности, производительности и конкурентоспособности стран АСЕАН на мировых рынках. Об этом свидетельствует Индекс торговой взаимодополняемости (ИТВ) между государствами-членами АСЕАН в 2013 и 2021 годах соответственно (см. таблицу 1), который измеряет, в какой степени экспортный профиль страны АСЕАН соответствует или дополняет импортный профиль партнера. Так, высокий индекс указывает на то, что две страны выиграют от увеличения торговли, сигнализируя тем самым о стимулах для продвижения достигнутых ранее соглашений или для продолжения мер по либерализации торговли в целях получения потенциальной выгоды. [10,15-20]

Основываясь на этих данных, Малайзия, Сингапур и Таиланд в 2013 г. продемонстрировали средний и высокий уровень взаимодополняемости торговли со всеми торговыми партнерами АСЕАН. Пара стран с самой высокой степенью взаимодополняемости торговли – это Малайзия-Сингапур, увеличили ИТВ с 0,48 до 0,76. Рост импорта Сингапура и экспорта Малайзии и Вьетнама за рассматриваемый период также заметен. В 2013 году Вьетнам не имел высокой степени взаимодополняемости в торговле стран АСЕАН, за исключением Таиланда, но в 2021 году уже приобрел значительный экспортный потенциал со всеми странами. [8,381-390]

Торговая взаимодополняемость Малайзии-Сингапура и Малайзии-Филиппин объясняется во многом совпадением основных экспортных товаров Малайзии с ведущими импортными товарами Сингапура и Филиппин. К основным экспортным товарам Малайзии относятся электротехника, продукция общего машиностроения и запчасти, топливо и промышленные изделия, которые также являются ведущими статьями импорта Сингапура и Филиппин. За ним следовали Малайзия и Вьетнам. Основные импортные товары Вьетнама включают электромашины и оборудование и их части, а также ядерные реакторы, котлы; машины и механические приспособления. Сингапур является одним из основных торговых хабов Азии, торгующим широкой гаммой промышленных товаров и сырья.

В целом, взаимодополняемость моделей двусторонней торговли между странами АСЕАН предполагает потенциально экономические выгоды от усиления торговой интеграции и совместимости двусторонних промышленных структур. Углубление торгово-инвестиционной интеграции позволяет извлечь выгоду из единого рынка с лучшим распределением ресурсов, более эффективными инвестиционными потоками и мобильностью рабочей силы по всему региону.

Быстрое развитие АСЕАН после создания Зоны свободной торговли АСЕАН (АФТА) сделало возможным создание крупного единого рынка и производственной базы путем снижения тарифов для торговли, инвестиционного сотрудничества и объединения логистических цепочек посредством транспорта и связи. Тем

не менее, имеются серьезные проблемы, связанные с инвестициями в физическую инфраструктуру и цифровизацию, а также повышением мобильности рабочей силы и снижением торговых барьеров для дальнейшей трансформации экономики стран АСЕАН.

Большое значение имеют инвестиции в физическую инфраструктуру, институциональное строительство, эффективные средства связи, позволяющие ускорить интеграцию национальных корпораций, а также малого и среднего бизнеса для включения в региональные ЦДС. Однако эта группа отраслей еще является слабым местом, уровень инвестиций в эти объекты составляет 2,6% ВВП, ниже даже чем в Южной Азии – 4,7%. Общая оценка дефицита потребностей в эти отрасли оценивается в 2,8 трлн долларов, что во многом определяется нежеланием частных инвесторов вкладываться в проекты с длительным сроком и низкой окупаемостью. [11,3-4]

Создание зоны свободной торговли АСЕАН способствовало ускорению графика либерализации тарифов, расширению отраслевого охвата товарных групп и упрощению процедур торговли и инвестиций. В то же время, продвигаясь по реализации «плана 2025», АСЕАН продолжает испытывать серьезные трудности с решением проблемы нетарифных ограничений в торговле. На отмену тарифов страны-члены группировки реагируют введением большого числа новых нетарифных препятствий. Несмотря на неоднократно принимаемые обязательства по устранению таких барьеров, компании-экспортеры продолжают применять новые нетарифные меры и барьеры, в связи с чем регулирующие органы страны-импортера сталкиваются с целым рядом сложных и дорогостоящих торговых проблем. Особенно заметна эта ситуация в тех отраслях, где развиты цепочки добавленной стоимости: автомобилестроение, фармацевтика, медицинское оборудование, агро-сектор. Например, на автомобильном рынке существуют острые проблемы из-за контроля в форме квот и лицензий, применения сложных процедур соответствия, национальных стандартов, налоговых режимов и дискриминационных пошлин в отношении малых предприятий.[12]

За последнее десятилетие страны АСЕАН неоднократно брали на себя обязательства по преодолению растущей волны нетарифных препятствий в торговле. Последняя официальная попытка решить эту проблему была сделана в 2018 г., когда странами АСЕАН было принято «Руководство по нетарифным барьерам (НТБ)». Однако в последующий период компании этих стран продолжили отмечать растущий спектр проблем в рассматриваемых секторах. Это свидетельствует о том, что усилия АСЕАН по борьбе с нетарифными мерами и нетарифными барьерами не увенчались успехом, поскольку имеются трудности с определением ряда областей, которые не входят в сферу действия «Руководства». В странах продолжается работа по расширению масштабов информационного обследования сфер применения,



укреплению институционального потенциала задействованных организаций, однако проблема устранения НТБ продолжает быть весьма актуальной.

Участие стран АСЕАН в глобальных и региональных цепочках добавленной стоимости с Китайской Народной Республикой (КНР) и Японией как торговыми центрами, заложило и укрепило фундамент региональных производственных сетей. Однако в условиях глубоких изменений в геоэкономической и геополитической ситуации страны Тихоокеанской Азии продолжают усилия по дальнейшему развитию международных рынков и формированию новой торговой политики. Во многом, это объясняется реакцией АСЕАН на снижение результативности разрозненных и отличающихся по степени регулятивности двухсторонних соглашений, которые уже не обеспечивают преимущества на международном рынке, возросшими издержками бизнеса по поддержанию политики обеспечения краткосрочных выгод.

В развитии более широкого мегарегионального пространства как Китай и Япония, так страны АСЕАН увидели возможность более глубокого выхода на емкие и динамичные рынки при ослаблении интенсивности ГЦДС. Они рассчитывают на повышении уровня конкуренции путем увеличения доли национальных производственных и торговых структур и снижения торговых барьеров в контексте продвижения четвертой промышленной революции, связанной с требованиями к взаимодействию в цифровой среде. Все это вызывает необходимость развивать многосторонние формы сотрудничества в силу трансграничной сущности возникающих задач.

В этих условиях ускорилось принятие подготавливаемого более одиннадцати лет соглашения о Всеобъемлющем региональном экономическом партнерстве (ВРЭП), которое вступило в силу с 1 января 2020 года. Объединяя три крупные экономики Северо-Восточной Азии, страны Юго-Восточной Азии и Океанию, всеобъемлющее региональное торговое соглашение выступает в качестве хаба, где зафиксированы новые условия либерализации и торговые правила, которые помогают обеспечить многосторонность ранее заключенных соглашений о свободной торговле. ВРЭП становится крупнейшим глобальным торговым блоком, в котором проживает почти 30% населения мира и на который приходится почти 28% мировой торговли.

Всеобъемлющее соглашение заменяет несколько соглашений о свободной торговле одним документом и обеспечивает общие правила происхождения товаров для всех государств-членов, более быстрое оформление товаров через таможенную и упрощение правил для конкретных товарных позиций, которые будут синхронизированы с Гармонизированной системой Всемирной таможенной организации. С другой стороны, соглашение ВРЭП, во-первых, предусматривает довольно длительный процесс понижения тарифов (около 20 лет); во-вторых, переговоры по

ВРЭП были сосредоточены на традиционных вопросах, уделяя мало внимания формулированию новых операционных правил; в-третьих, определив единые правила для торговых операций, соглашение не устанавливает строгих стандартов и ограничений для своих стран-членов в таких областях, как защита прав интеллектуальной собственности, рынок труда, конкурентная политика и правила Интернета; в-четвертых, длительный срок потребуется для самосертификации в ряде стран, особенно при проведении аудита.

В то же время можно прогнозировать, что в перспективе новое интеграционное объединение будет оказывать большое влияние на мировую торговлю и инвестиции с точки зрения открытия крупных внутренних рынков, использования логистической инфраструктуры и технологий, а также создания динамичных региональных рынков [2, 7-9].

ВРЭП открывает новые возможности для ГЦДС и РЦДС, но в то же время ставит ряд серьезных проблем, вызванных неравномерностью выгод для стран-участников. С этой точки зрения Япония и Китай имеют значительные преимущества по сравнению со странами АСЕАН и Южной Кореей в силу своего экономического потенциала и места, занимаемого в экономике Тихоокеанской Азии.

Формирующийся рынок ВРЭП намного крупнее ранее имеющихся рынков в этом регионе, в частности в несколько раз превышает показатели валового внутреннего продукта участвующих стран. Таким образом усиливается экономическое воздействие в области торговли и инвестиций, хотя мультипликатор этих связей и меньше, чем по ВВП. По оценкам, экспорт стран ВРЭП в четыре раза будет превышать экспорт АСЕАН. Взаимодействие между странами-участниками в целом в условиях действия новых тарифных и нетарифных соглашений будут оказывать различное воздействие по отдельным отраслям, хотя в первоначальный период сохранятся устоявшиеся связи, в частности между АСЕАН и Японией, которые составляют около 12% от торговли АСЕАН+3.

* * *

Глобальные цепочки добавленной стоимости (ГЦДС) как международная производственная сеть, являющаяся движущей силой мирового экономического роста и развития развивающихся стран, достигли важного поворотного момента в связи с усилением торгово-экономического конфликта между США и Китаем, сокращением разрыва в заработной плате между развитыми и развивающимися странами, возникновением крупных рисков в цепочках поставок. Доминирующая роль ГЦДС постепенно, хотя и очень медленно, ослабевает, и ей на смену приходят более динамичные региональные цепочки. Это можно объяснить рядом моментов.

Пандемия Covid-19 серьезно отразилась на экономике стран Азии, выявила серьезные диспропорции в глобальных цепочках добавленной стоимости, уязви-



мость по многим направлениям деятельности этих стран в международной торговле. Данные изменения носят долговременный характер и вынудили приступить к пересмотру международной логистики, вызывая приближение центров международных поставок к центрам производства.

В последнее десятилетие ускорилось развитие отраслей по выпуску наукоемкой продукции в новых индустриальных странах Азии. НИС с экспортоориентированной экономикой вынуждены постоянно повышать конкурентоспособность отечественных товаров. Происходит расширение их индустриального потенциала и емкости внутреннего рынка этих стран, развитие квалифицированных трудовых ресурсов, интенсивность и оперативность внедрения результатов научно-технического прогресса. Они становятся в большей степени ориентированы на новый этап технологического прогресса, повышается уровень специализации, усиливается позиции центра управления этих цепочек – КНР.

Наряду с экономическими и технологическими, проблемы будущего ГЦДС вызваны факторами институционального и политического характера. Усиление геоэкономического соперничества в мире ведет к организации многоблоковой торговой системы. Переход к сувернизации, процессу пересмотра интеграционных объединений и деградация глобальных институтов управления в торгово-экономической сфере накладывает все более сильные ограничения на лидерские амбиции стран Запада. Странам Азии становится безопаснее осуществлять операции в одном или смежных регионах, учитывая возможность применения санкций, а также опасность прерывистости длинных маршрутов. Расщепление двух экономических механизмов между КНР и США, их дистанцирование друг от друга сопровождается выстраиванием мегарегиональных соглашений, более ориентированных на запросы Азии. Исходя из этого, международные правила для цепочек добавленной стоимости, касающихся данных, интеллектуальной собственности, слияний и поглощений, а также вопросов, связанных с национальной безопасностью, будут во многом определять дальнейшее соотношение ГЦДС и РЦДС в торгово-политической структуре региона.

БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Литвинов, Е. А., Савинов, Ю. А., Тарановская, Е. В., & Булыгина, Н. Ю. (2020). Влияние коронавируса на глобальные цепочки поставок. Российский внешнеэкономический вестник, № 6, сс. 89-104. @@ Litvinov, E. A., Savinov, Yu. A., Taranovskaya, E. V., & Bulygina, N. Yu. (2020). Vliyanie koronavirusa na global'nye tsepochki postavok. Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik, № 6, сс. 89-104. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-koronavirusa-na-globalnye-tsepochki-postavok?ysclid=lwhxdclbaq706809847> (Дата обращения 12.05.2024)

2. Ноздрев, С. В. (2023). Внутрорегиональная торговая интеграция стран Тихоокеанской Азии: оценка возможностей. Российский внешнеэкономический вестник, № 11, сс. 7-22. @@ Nozdrev, S. V. (2023). Vnutriregional'naya torgovaya integraciya stran Tihookeanskoj Azii: ocenka vozmozhnostej. Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik, №11, сс. 7-22.
3. Перская, В. В. (2022). Государство как институт инициации развития при восстановлении экономики в постпандемийный период. Экономика. Налоги. Право, № 15(1), сс. 142-154. @@ Perskaya, V. V. (2022). Gosudarstvo kak institut iniciacii razvitiya pri vosstanovlenii ekonomiki v postpandemijnyj period. Ekonomika. Nalogi. Pravo, № 15(1), сс. 142-154.
4. Asian Economic Integration Report 2024: Decarbonizing Global Value Chains (adb.org), pp.3-8. URL: https://aric.adb.org/pdf/aeir/AEIR2024_highlights.pdf (Дата обращения 28.04.2024)
5. Inderst, G. (2016). Infrastructure investment, private finance, and institutional investors: Asia from a global perspective Asian Development Bank. pp.2-7. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/179166/adbi-wp555.pdf> (Дата обращения 12.04.2024)
6. <https://asiantradecentre.org/talkingtrade/tackling-non-tariff-barriers-in-asean> (Дата обращения 05.05.2024)
7. Gillespie, P. (2015). Crises as drivers of integration in Europe and Asia: Crisis as threat. In Drivers of integration and regionalism in Europe and Asia, pp. 117-133. Routledge. URL: [https://yandex.ru/search/?text=Gillespie%2C+P.+2015.+Crises+as+drivers+of+integration+in+Europe+and+Asia%3A+Crises+as+threat.+In+Drivers+of+integration+and+regionalism+in+Europe+and+Asia+\(pp.+117-133\).+Routledge.&clid=2411726&lr=213](https://yandex.ru/search/?text=Gillespie%2C+P.+2015.+Crises+as+drivers+of+integration+in+Europe+and+Asia%3A+Crises+as+threat.+In+Drivers+of+integration+and+regionalism+in+Europe+and+Asia+(pp.+117-133).+Routledge.&clid=2411726&lr=213) (Дата обращения 12.04.2024)
8. Park, J. H., & Kim, B. K. (2020). Why your neighbor matters: Positions in preferential trade agreement networks and export growth in global value chains. Economics & Politics, № 32(3), pp. 381-410. URL: <https://ideas.repec.org/a/bla/ecopol/v32y2020i3p381-410.html> (Дата обращения 14.05.2024)
9. Rushton, A., Croucher, P., & Baker, P. (2022). The handbook of logistics and distribution management: Understanding the supply chain. Kogan Page Publishers. URL: https://books.google.ru/books?id=g_vTDQAAQBAJ&hl=ru (30.04.2024)
10. UNCTADstat - General Profile. URL: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/004/index.html> (Дата обращения 01.04.2024)
11. World Investment Report 2023: Investment and sustainable energy. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/wir2023_en.pdf (Дата обращения 03.04.2024);
Step2. Select Group or Maker/Brand. URL: https://www.marklines.com/en/vehicle_sales/search/803#box_header_brandmaker (Дата обращения 05.04.2024)
12. Webb, M., Strutt, A., Gibson, J., & Walmsley, T. (2018). The effect of non-tariff measures on supply chains in the Asia-Pacific Region. Economics Department Working Paper). Hamilton, New Zealand: Mimeo, University of Waikato, forthcoming. URL: https://www.gtap.agecon.purdue.edu/resources/res_displ ay.asp (Дата обращения 04.05.2024)

